

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 39





Tin nổi bật



Doanh thu ngành vận tải hàng hóa hàng không sẽ giảm xuống 111 tỷ USD vào năm 2024

📅 07/12/2023

Theo dự báo mới đây của IATA về triển vọng cho ngành vận tải hàng hóa hàng không trong năm 2024, doanh thu của ngành được dự báo sẽ giảm xuống mức 111 tỷ USD vào năm 2024, đây là mức giảm mạnh so với năm 2021 khi ở mức 210 tỷ USD, nhưng lại nhỉnh hơn năm 2019 với 101 tỷ USD.

Nguồn: Itln.in

[Xem thêm ➡](#)



Doanh thu của hãng bay quốc gia tăng mạnh

📅 07/12/2023

Tính tới hết tháng 11 vừa qua, doanh thu hợp nhất của ước đạt hơn 85.000 tỷ đồng, tăng hơn 32% so với cùng kỳ năm 2022, hãng này cũng làm thủ tục bán một số máy bay có tuổi sử dụng cao.

Nguồn: Tiền Phong

[Xem thêm ➡](#)



Đồng ý nâng cấp, khai thác Cảng hàng không Thọ Xuân theo phương thức PPP

📅 07/12/2023

Văn phòng Chính phủ vừa có văn bản thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính về các đề xuất kiến nghị của tỉnh Thanh Hóa. Thủ tướng Chính phủ đã giao cụ thể cho các bộ, ngành và mốc thời gian để triển khai thực hiện, báo cáo trong đó có nâng cấp, khai thác Cảng hàng không Thọ Xuân theo phương thức PPP.

Nguồn: Báo Công Lý

[Xem thêm ➡](#)



Thay đổi lớn trong phương án đầu tư Sân bay Phan Thiết

📅 06/12/2023

Việc lựa chọn lại nhà đầu tư thực hiện Dự án BOT Cảng hàng không Phan Thiết sẽ được thực hiện bằng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước, thay vì chỉ định thầu như đề xuất trước đó.

Nguồn: Tin nhanh chứng khoán

[Xem thêm ➡](#)



Hé lộ thông tin mới về Dự án Sân bay Đất Đỏ trị giá 3.305 tỷ đồng

📅 08/12/2023

Dự án đầu tư xây dựng sân bay chuyên dùng Đất Đỏ, huyện Đất Đỏ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu do Công ty TNHH Hồ Tràm đề xuất có thể đón được tàu bay Code C như Airbus321/Boeing737 khi có tình huống khẩn cấp.

Nguồn: Báo Đầu Tư

[Xem thêm ➡](#)



Doanh thu ngành vận tải hàng hóa hàng không sẽ giảm xuống 111 tỷ USD vào năm 2024

📅 07/12/2023
Nguồn: Itln.in

Theo dự báo mới đây của IATA về triển vọng cho ngành vận tải hàng hóa hàng không trong năm 2024, doanh thu của ngành được dự báo sẽ giảm xuống mức 111 tỷ USD vào năm 2024, đây là mức giảm mạnh so với năm 2021 khi ở mức 210 tỷ USD, nhưng lại nhỉnh hơn năm 2019 với 101 tỷ USD.

Về sản lượng hàng hóa hàng không dự kiến cho cả năm 2023 sẽ đạt khoảng 58 triệu tấn, còn với năm 2024 sẽ vào khoảng 61 triệu tấn.



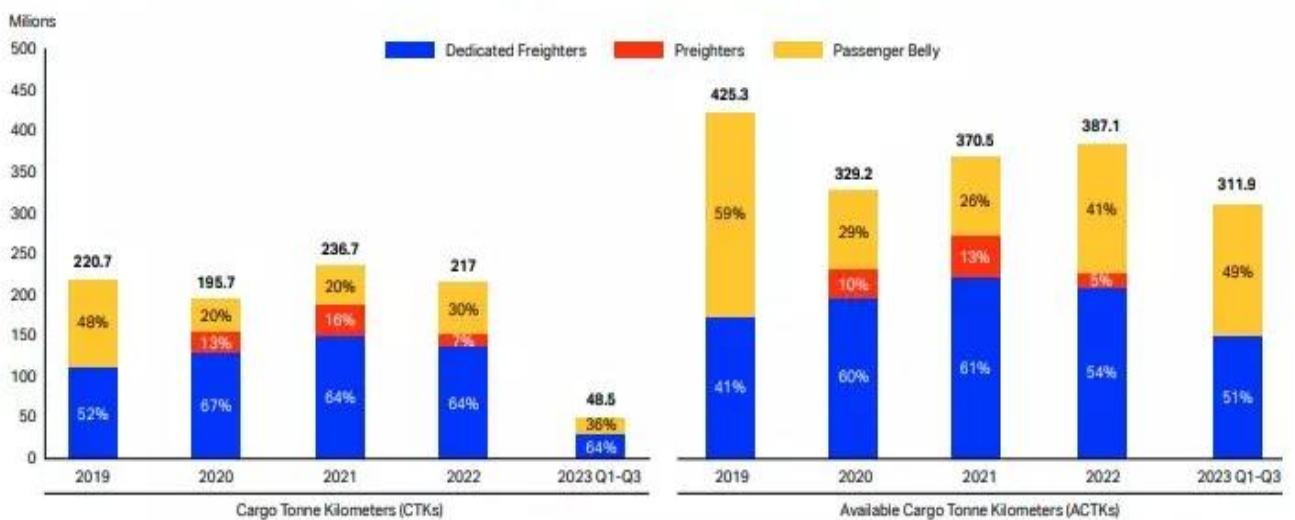
Ảnh minh họa



Sản lượng sẽ tiếp tục bị ảnh hưởng bởi việc các hãng hàng không chuyển đổi công năng sang chuyên chở hành khách, nguyên nhân chủ yếu bởi giao thương toàn cầu tắc nghẽn. “Sản lượng sẽ tiếp tục điều chỉnh gần mức trước đại dịch hơn, mức giảm vào năm 2023 là 32,3% và tới năm 2024 sẽ giảm tốc xuống còn 20,9%. Dầu vậy, các chỉ số này vẫn là mức cao lịch sử. Mức sản lượng đã dao động mạnh trong những năm gần đây khi năm 2019 giảm 8,9%, năm 2020 tăng 54,7%, năm 2021 tăng 25,9%, năm 2022 tăng 7% và năm 2023 giảm 32,2%).

Doanh thu vận tải hàng hóa hàng không trong năm 2023 dự kiến sẽ ở mức 134,7 tỷ USD, thấp hơn so dự báo từ tháng 6 của IATA là 142,3 tỷ USD. “Ngành hàng hóa hàng không tiếp tục đối mặt với nhiều thách thức trong năm 2023 với mức giảm về nhu cầu xuất phát từ các yếu tố kinh tế vĩ mô, cùng với giao thương toàn cầu giảm. Mặc dù mức giảm hàng hóa hàng không tính theo tấn-kilomet (CTK) kể từ năm 2022, nhưng đã cho thấy những dấu hiệu cải thiện trong nửa cuối năm 2023. Mức biến động giữa các vùng ghi nhận Mỹ Latinh có mức tăng CTK đều đặn, còn khu vực Bắc Mỹ và Châu Phi vượt ngưỡng trước đại dịch. Về chỉ số CTK toàn ngành năm 2023 sẽ thấp hơn ngưỡng năm 2022, đến năm 2024 được dự báo tăng 4,5%” theo dự báo từ IATA cho biết.

Recovery trends in international air cargo traffic and capacity, total international cargo by business type, 2019-2023 Q1-Q3



Source: IATA Connectivity Index, using data from OAG

Xu hướng phục hồi của lưu lượng hàng hóa hàng không quốc tế

Quay lại



Công suất chuyên chở hàng hóa được tính theo lượng công suất chuyên chở có sẵn tính theo tấn-kilomet (ACTK) được tăng liên tục kể từ đầu năm 2023, nguyên nhân chủ yếu từ nhu cầu đi lại của hành khách phục hồi cho các tuyến quốc tế. “Như vậy, công suất chuyên chở năm tháng 4/2023 vượt ngưỡng trước đại dịch. Còn tính đến tháng 9/2023 đã vượt 4%”.

Lợi nhuận ngành sẽ đạt 25,7 tỷ USD trong năm 2024

Lãi ròng của các hãng hàng không được dự báo sẽ đạt 25,7% trong năm 2024, có biên lợi nhuận sẽ là 2,7%, như vậy tăng nhẹ so với năm 2023 (23,3 tỷ USD lợi nhuận và 2,6% biên lợi nhuận). Tổng doanh thu năm 2024 của các hãng hàng không được dự báo sẽ đạt 964 tỷ USD, tăng 7,6%. “Mức tăng về chi phí có thể sẽ ở ngưỡng 6.9% với 914 tỷ USD. Trong năm 2024 dự kiến sẽ có khoảng 4,7 tỷ lượt hành khách hàng không, đây là mức cao lịch sử so với năm 2019 khi đạt 4,5 tỷ”, theo báo cáo lưu ý.

Theo nhận định của ông Willie Walsh – Giám đốc của IATA cho biết: “Với những sự suy giảm trong những năm gần đây, lợi nhuận ròng 25,7 tỷ USD trong năm 2024 sẽ giúp các hãng hàng không giảm bớt áp lực. Nhu cầu đi lại của mọi người đã giúp các hãng bay trở lại ngưỡng trước đại dịch. Tốc độ phục hồi của ngành rất ấn tượng, nhưng đại dịch cũng làm cho các hãng phải cần tới 4 năm tăng trưởng để phục hồi. Tới năm 2024, triển vọng toàn ngành sẽ là đợt tăng trưởng truyền thống cho cả vận tải hành khách lẫn hàng hóa”.

“Tất nhiên vẫn cần đặt lợi nhuận của ngành vào yếu tố đánh giá. Dù mức hồi phục là ấn tượng nhưng tỷ lệ biên lợi nhuận 2,7% là thấp hơn rất nhiều mà những nhà đầu tư trong các ngành khác có thể chấp nhận. Có một sự thực rằng các hãng hàng không chỉ giữ lại 5,45 USD cho mỗi hành khách họ chở, con số này giống như mua 1 cốc cà phê ở Starbucks London,. Con số này còn rất xa để đạt ngưỡng bền vững đối với một ngành quan trọng của thế giới, chiếm đến 3,5% GDP thế giới và hơn 3 triệu người có việc làm.

[Quay lại](#) ←



Các hãng hàng không tất nhiên sẽ luôn cạnh tranh để giành khách hàng, nhưng họ lại có quá nhiều gánh nặng như: quy định, thị trường phân mảnh, chi phí hạ tầng cao và chuỗi cung ứng với nhiều mô hình thiếu quyền (Oligopoly – Dạng cạnh tranh thị trường mà chỉ có một số nhà bán lớn).

Nguồn: <https://www.itln.in/aviation/cargo-revenues-seen-declining-to-111bn-in-2024-iata-1350626>

[Quay lại](#) ←



Doanh thu của hãng bay quốc gia tăng mạnh

📅 07/12/2023

📍 Nguồn: Tiền Phong

Tính tới hết tháng 11 vừa qua, doanh thu hợp nhất của ước đạt hơn 85.000 tỷ đồng, tăng hơn 32% so với cùng kỳ năm 2022, hãng này cũng làm thủ tục bán một số máy bay có tuổi sử dụng cao.

Ông Lê Hồng Hà - Tổng Giám đốc Hãng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) - cho biết thông tin trên.

Theo đó, ước doanh thu hợp nhất của tổng công ty tới hết tháng 11 đạt hơn 85.000 tỷ đồng (tương đương gần 3,5 tỷ USD), tăng hơn 32% so với cùng kỳ năm 2022; nộp ngân sách nhà nước hơn 2.600 tỷ đồng.



Máy bay của Vietnam Airlines



Tính riêng trong tháng 11, Vietnam Airlines thực hiện hơn 10.000 chuyến bay, vận chuyển trên 1,7 triệu lượt khách, tăng 10% so với cùng kỳ năm trước. Doanh thu hợp nhất của tổng công ty trong tháng 11 ước đạt hơn 8.000 tỷ đồng, tăng hơn 25% so với cùng kỳ năm trước.

Về kế hoạch năm 2024, theo ông Hà, Vietnam Airlines đã xây dựng xong và mục tiêu quan trọng là hết lỗ.

Theo kế hoạch mới nhất, dự kiến ngày 16/12 này, Vietnam Airlines sẽ tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2023.

Trong phiên giao dịch ngày 6/12, cổ phiếu HVN của Vietnam Airlines tăng lên mức 11.400 đồng/cổ phiếu.

Vietnam Airlines đã và đang thực hiện quy trình bán 4 chiếc máy bay trên 10 năm sử dụng. Mới nhất, hãng này đang làm thủ tục bán 1 máy bay ATR72 sản xuất năm 2010 với giá khởi điểm hơn 107 tỷ đồng (tương đương hơn 4,4 triệu USD).

Trước đó, Vietnam Airlines cũng thực hiện thủ tục bán 3 máy bay A321 sản xuất giai đoạn 2004 - 2008, với giá khởi điểm hơn 118,7 tỷ đồng/chiếc (tương đương 5 triệu USD/chiếc).

Hiện, máy bay ATR72 của Vietnam Airlines chủ yếu khai thác đường bay ngắn, như TPHCM - Côn Đảo/Cần Thơ/Rạch Giá/Cà Mau. Riêng đường bay Hà Nội - Điện Biên, trước đây cũng khai thác bằng loại máy bay cánh quạt cỡ nhỏ này, nhưng từ đầu tháng 12 sân bay Điện Biên đã hoàn thành nâng cấp, nên Vietnam Airlines đã chuyển sang khai thác bằng máy bay thân hẹp A321.

Nguồn: <https://tienphong.vn/doanh-thu-cua-hang-bay-quoc-gia-tang-manh-post1593455.tpo>

[Quay lại](#) ←



Đồng ý nâng cấp, khai thác Cảng hàng không Thọ Xuân theo phương thức PPP

📅 07/12/2023

📄 Nguồn: Báo Công Lý

Văn phòng Chính phủ vừa có văn bản thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính về các đề xuất kiến nghị của tỉnh Thanh Hóa. Thủ tướng Chính phủ đã giao cụ thể cho các bộ, ngành và mốc thời gian để triển khai thực hiện, báo cáo trong đó có nâng cấp, khai thác Cảng hàng không Thọ Xuân theo phương thức PPP.

Cụ thể, Thủ tướng đồng ý chủ trương với kiến nghị của của tỉnh Thanh Hoá và ý kiến của Bộ Giao thông vận tải, giao UBND tỉnh Thanh Hoá là cơ quan có thẩm quyền kêu gọi đầu tư xây dựng nâng cấp và khai thác kết cấu hạ tầng Cảng hàng không Thọ Xuân theo phương thức PPP.



Cảng hàng không Thọ Xuân, Thanh Hóa



Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì cùng với Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn tỉnh thực hiện cụ thể theo đúng quy trình, thủ tục và quy định của pháp luật.

Về đầu tư đường cất hạ cánh số 02 tại Cảng hàng không Thọ Xuân: Giao Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng phối hợp với UBND tỉnh Thanh Hóa và các cơ quan liên quan nghiên cứu phương án đầu tư, quyết định theo thẩm quyền; trường hợp vượt thẩm quyền, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định.

Thủ tướng Chính phủ cũng đã giao các bộ, ngành, đơn vị xem xét cụ thể nhiều đề xuất, kiến nghị khác của Thanh Hóa giải quyết nhanh chóng, kịp thời, đúng quy định của pháp luật.

Trước đó, ngày 11/11, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy Thanh Hóa về tình hình kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, công tác xây dựng Đảng và hệ thống chính trị tỉnh từ đầu nhiệm kỳ đến nay.

Thủ tướng đã biểu dương Đảng bộ, chính quyền, Nhân dân các dân tộc tỉnh Thanh Hóa đã đoàn kết, quyết tâm cao, nỗ lực lớn, hành động quyết liệt và đạt được kết quả khá toàn diện trên các lĩnh vực, góp phần quan trọng vào thành tựu chung của cả nước. Từ đầu nhiệm kỳ Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XIX đến nay, tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân giai đoạn 2021 - 2023 đạt 9,69% (đứng thứ 5 cả nước).

Tổng thu ngân sách nhà nước đạt 132.418 tỷ đồng. Năm 2023 quy mô GRDP gấp 1,5 lần, thu nhập bình quân đầu người gấp 1,42 lần và giá trị xuất khẩu hàng hóa gấp 1,39 lần so với đầu nhiệm kỳ. Xây dựng nông thôn mới được tập trung chỉ đạo. Đến cuối năm 2023, tỉnh có 13 đơn vị cấp huyện đạt chuẩn và hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới, 363 xã đạt chuẩn nông thôn mới và 407 sản phẩm OCOP cấp tỉnh. Kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội được quan tâm đầu tư.

Giai đoạn 2021 - 2023 đã thành lập mới 10.700 doanh nghiệp (đứng thứ 7 cả nước). Tỉnh có 143 dự án FDI (đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ và đứng thứ 8 cả nước về thu hút FDI).

[Quay lại](#)



Các lĩnh vực văn hoá, xã hội, giáo dục, thể thao thành tích cao có nhiều tiến bộ vượt bậc, đời sống của Nhân dân được nâng lên; chỉ số cải cách hành chính có bước nhảy vọt so với các năm trước. Các chính sách an sinh xã hội được triển khai thực hiện đầy đủ, kịp thời, đặc biệt là các chính sách hỗ trợ người lao động, hỗ trợ đồng bào sinh sống trên sông làm nhà trên bờ để ổn định cuộc sống; tỷ lệ hộ nghèo bình quân giảm 1,5%/năm.

Nguồn: <https://congty.vn/dong-y-nang-cap-khai-thac-cang-hang-khong-tho-xuan-theo-phuong-thuc-ppp-408517.html>

[Quay lại](#) ←



Thay đổi lớn trong phương án đầu tư Sân bay Phan Thiết

📅 06/12/2023

Nguồn: Đầu tư chứng khoán

Việc lựa chọn lại nhà đầu tư thực hiện Dự án BOT Cảng hàng không Phan Thiết sẽ được thực hiện bằng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước, thay vì chỉ định thầu như đề xuất trước đó.



Hiện trạng sân bay Phan Thiết



Hé lộ điều kiện cần

Mặc dù cần phải trải qua ít nhất 2 bước nữa (Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, cho ý kiến trước khi trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt), nhưng đến thời điểm này, phương án triển khai Dự án BOT Cảng hàng không Phan Thiết, hạng mục hàng không dân dụng đã dần rõ nét, nếu chiếu theo Tờ trình số 4529/TTr-UBND vừa được UBND tỉnh Bình Thuận gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Tại Tờ trình số 4529/TTr-UBND, UBND tỉnh Bình Thuận kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định việc điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án và chấm dứt hợp đồng trước thời hạn với Công ty cổ phần Rạng Đông để tổ chức lựa chọn nhà đầu tư thay thế theo hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước có đủ năng lực, kinh nghiệm sớm triển khai thi công và đưa vào khai thác, sử dụng hạng mục hàng không dân dụng, đồng bộ với các hạng mục sân bay quân sự.

Trước đó, tháng 8/2023, tại Công văn số 2854/UBND-ĐTQH, UBND tỉnh Bình Thuận kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho chủ trương chấm dứt hợp đồng trước thời hạn Dự án sân bay Phan Thiết với nhà đầu tư là Công ty cổ phần Rạng Đông để lựa chọn nhà đầu tư thay thế, nhằm sớm triển khai thi công và đưa vào khai thác, sử dụng hạng mục hàng không dân dụng, đồng bộ với các hạng mục sân bay quân sự.

UBND tỉnh Bình Thuận cũng đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép được chỉ định nhà đầu tư trong nước có năng lực, kinh nghiệm tiếp tục triển khai thực hiện Dự án theo hình thức BOT.

Lãnh đạo UBND tỉnh Bình Thuận cho biết, hạng mục hàng không quân sự do Bộ Quốc phòng đầu tư dự kiến hoàn thành, đưa vào khai thác, sử dụng cuối năm 2023. Do đó, việc triển khai xây dựng hạng mục dân dụng phải đảm bảo các yếu tố an ninh, quốc phòng, bảo vệ bí mật của hạng mục quân sự, nên cần triển khai xây dựng đảm bảo đồng bộ, không gây ảnh hưởng đến hoạt động của các hạng mục quân sự khi đã đưa vào khai thác, sử dụng.

Tuy nhiên, theo quan điểm của Bộ Quốc phòng, Dự án sân bay Phan Thiết không thuộc trường hợp áp dụng hình thức chỉ định nhà đầu tư để bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước

[Quay lại](#)



Đây là lý do chính buộc UBND tỉnh Bình Thuận phải chuyển hướng việc lựa chọn nhà đầu tư thay thế Công ty cổ phần Rạng Đông từ chỉ định thầu sang đấu thầu rộng rãi trong nước.

Tại Tờ trình số 4529/TTr-UBND, UBND tỉnh Bình Thuận cho biết, cơ quan nhà nước có thẩm quyền địa phương và Công ty cổ phần Rạng Đông đã ký văn bản thống nhất thỏa thuận chấm dứt hợp đồng dự án trước thời hạn.

Trong đó, UBND tỉnh Bình Thuận và Công ty cổ phần Rạng Đông thống nhất các chi phí Công ty cổ phần Rạng Đông đã thực hiện, gồm chi phí chuẩn bị đầu tư dự án (khảo sát, lập hồ sơ dự án, quy hoạch), chi phí rà phá bom mìn phục vụ khởi công dự án, chi phí quản lý dự án, sẽ được đơn vị tư vấn kiểm toán độc lập đánh giá, xác định theo quy định.

“Các chi phí này sẽ được đưa vào tổng mức đầu tư dự án trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án và nhà đầu tư được lựa chọn có trách nhiệm hoàn trả các chi phí này cho Công ty cổ phần Rạng Đông như là một điều kiện được đưa vào hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư mới”, ông Nguyễn Hồng Hải, Phó chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận cho biết.

NHỮNG THAY ĐỔI TẠI DỰ ÁN BOT CẢNG HÀNG KHÔNG PHAN THIẾT, HẠNG MỤC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Chỉ tiêu	Phương án cũ (2014)	Phương án đề xuất
Cấp sân bay	4C	4E
Công suất nhà ga hành khách	1 triệu lượt khách/năm	2 triệu lượt hành khách/năm
Chiều dài đường cất hạ cánh	2.400 m	3.050 m
Số vị trí đỗ máy bay	3	6
Tổng mức đầu tư	1.548 tỷ đồng	3.803 tỷ đồng
Thời gian hoàn vốn	70 năm	40 năm

Thách thức tiến độ

Tại Tờ trình số 4529/TTr-UBND, một lần nữa UBND tỉnh Bình Thuận khẳng định việc kết thúc hợp đồng BOT trước hạn với Công ty cổ phần Rạng Đông đã được thực hiện đúng hợp đồng và Luật Dân sự.

Quay lại



Cụ thể, Hợp đồng BOT Dự án Đầu tư xây dựng công trình Sân bay Phan Thiết, hạng mục hàng không dân dụng số 2741/HĐ.BOT-UBND ngày 20/9/2016 được ký kết giữa UBND tỉnh Bình Thuận và Công ty cổ phần Rạng Đông đã trao quyền đầu tư cho doanh nghiệp này với thời gian thu phí hoàn vốn là 70 năm, thời gian xây dựng 3 năm, dự kiến khởi công năm 2015, hoàn thành năm 2018.

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện, để đảm bảo sự phát triển lâu dài, khai thác các đường bay quốc tế, nâng cao hiệu quả đầu tư, khai thác của sân bay, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, nhà đầu tư đã có văn bản đề xuất, được UBND tỉnh, Bộ Quốc phòng báo cáo và Thủ tướng Chính phủ thống nhất chủ trương nâng cấp sân bay từ cấp 4C lên cấp 4E, kéo dài đường cất hạ cánh từ 2.400 m lên 3.050 m, quy mô xây dựng phù hợp quy hoạch định hướng đến năm 2030, yêu cầu phát triển ngành hàng không và 6 nhiệm vụ quốc phòng.

Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông - Vận tải phê đã duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết Cảng hàng không Phan Thiết giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 1925/QĐ-BGTVT ngày 29/8/2018. Theo đó, Cảng hàng không Phan Thiết được điều chỉnh từ sân bay cấp 4C, đường cất hạ cánh dài 2.400 m, công suất khai thác 500.000 lượt hành khách/năm thành cảng hàng không quốc nội cấp 4E, đường cất hạ cánh dài 3.050 m, nhà ga hành khách có công suất thiết kế 2 triệu lượt hành khách/năm.

Do vậy, quy mô đầu tư, tổng mức đầu tư dự án đã thay đổi so với dự án đã được UBND tỉnh phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi tại Quyết định số 4236/QĐ-UBND ngày 29/12/2014.

Qua rà soát các điều khoản hợp đồng, tình hình thực tế triển khai thực hiện dự án, UBND tỉnh Bình Thuận và Công ty cổ phần Rạng Đông nhận thấy, sau hơn 7 năm kể từ ngày ký kết hợp đồng, Dự án vẫn chưa được triển khai xây dựng, các quy định về đầu tư dự án đã thay đổi so với thời điểm ký kết hợp đồng (Luật Đầu tư theo phương thức PPP đã được ban hành và có hiệu lực; Nghị định số 35/2021/NĐ-CP của Chính phủ đã có hiệu lực thi hành bãi bỏ Nghị định số 63/2018/NĐ-CP; Nghị định số 63/2018/NĐ-CP thay thế Nghị định số 15/2015/NĐ-CP).

[Quay lại](#)



“UBND tỉnh Bình Thuận và Công ty cổ phần Rạng Đông đã căn cứ quy định tại khoản 71.1, Điều 71 của Hợp đồng và khoản 2, Điều 422, Bộ luật Dân sự năm 2015 để thực hiện thỏa thuận và thủ tục chấm dứt Hợp đồng dự án trước thời hạn”, lãnh đạo UBND tỉnh Bình Thuận thông tin.

Một điểm thuận lợi để cơ quan nhà nước có thẩm quyền kêu gọi nhà đầu tư trong trường hợp Thủ tướng Chính phủ chấp thuận các nội dung tại Tờ trình số 4529/TTr-UBND là dù sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án đã tăng lên gấp đôi, nhưng thời gian hoàn vốn đã được rút ngắn từ 70 năm xuống còn 40 năm.

Ngoài dự báo lưu lượng hành khách tăng lên, thời gian hoàn vốn được cải thiện chủ yếu do cập nhật mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam.

Thách thức lớn nhất đối với UBND tỉnh Bình Thuận tại Dự án BOT Cảng hàng không Phan Thiết, hạng mục hàng không dân dụng lúc này chính là việc đảm bảo đồng bộ tiến độ giữa hạng mục quân sự và hạng mục dân dụng.

Hiện hạng mục hàng không quân sự do Bộ Quốc phòng đầu tư dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác, sử dụng cuối năm 2023. Như vậy, UBND tỉnh Bình Thuận phải khẩn trương hoàn thành việc lựa chọn nhà đầu tư trước quý II/2024 để có thể hoàn thành hạng mục hàng không dân dụng Cảng hàng không Phan Thiết vào cuối năm 2025.

“Đây là tiến độ rất căng đòi hỏi UBND tỉnh Bình Thuận phải lựa chọn đúng, trúng nhà đầu tư trong nước có năng lực và kinh nghiệm để trao Dự án BOT Cảng hàng không Phan Thiết, hạng mục hàng không dân dụng”, một lãnh đạo Cục Hàng không Việt Nam nói.

Nguồn: <https://www.tinnhanhchungkhoan.vn/thay-doi-lon-trong-phuong-an-dau-tu-san-bay-phan-thiet-post335367.html>

[Quay lại](#) ←



Hé lộ thông tin mới về Dự án Sân bay Đất Đỏ trị giá 3.305 tỷ đồng

📅 08/12/2023

Nguồn: Báo Đầu Tư

Dự án đầu tư xây dựng sân bay chuyên dùng Đất Đỏ, huyện Đất Đỏ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu do Công ty TNHH Hồ Tràm đề xuất có thể đón được tàu bay Code C như Airbus321/Boeing737 khi có tình huống khẩn cấp.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư vừa có công văn gửi các bộ: Quốc phòng; Công an; Tài chính; GTVT; Khoa học và Công nghệ; Tài nguyên và Môi trường; Văn hoá, thể thao và Du lịch; UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu để lấy ý kiến thẩm định về Dự án đầu tư xây dựng Sân bay Đất Đỏ.



Phối cảnh sân bay Đất Đỏ



Đây là dự án do Công ty TNHH dự án Hồ Tràm đề xuất, dự kiến triển khai trên địa phận xã Lộc An và xã Láng Dài, huyện Đất Đỏ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Sân bay nằm cách trung tâm huyện Đất Đỏ về phía Đông khoảng 8,5 km. Theo đường bộ (Quốc lộ 55) từ vị trí dự kiến xây dựng sân bay đến thị trấn Đất Đỏ khoảng 11 km, đến trung tâm hành chính tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu khoảng 22 km, cách Khu du lịch phức hợp The Grand Hồ Tràm Strip khoảng 13 km.

Sân bay Đất Đỏ được xác định có chức năng nhiệm vụ chủ yếu là sân bay chuyên dùng, phục vụ khai thác hàng không chung và vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi (không phải vận chuyển công cộng). Do nằm gần cụm sân bay Long Thành - Tân Sơn Nhất, nên sân bay Đất Đỏ được dự phòng cho tiếp nhận máy bay hàng không dân dụng khi có tình huống khẩn cấp.

Theo đề xuất của Công ty TNHH Hồ Tràm, sân bay Đất Đỏ được đầu tư đảm bảo khai thác tàu bay A320, A321 và tương đương cùng với các công trình hạ tầng kỹ thuật được xây dựng đồng bộ; cấp hạng sân bay là 4C (theo ICAO) và sân bay quân sự cấp II; cấp hạng dẫn đường: CAT I (theo ICAO).

Đối với các công trình khu bay, Dự án sẽ xây dựng xây dựng 1 đường cất hạ cánh có chiều dài 2.400x45m, 1 đường lăn nối từ đường cất hạ cánh vào sân đỗ máy bay đồng bộ; sân đỗ tàu bay hàng không chung đảm bảo tối thiểu 4 vị trí đỗ tàu bay cánh bằng. Có dự trữ đất để mở rộng sân đỗ khi có nhu cầu.

Trong số các công trình quản lý, điều hành bay, đáng chú ý nhất là việc Dự án sẽ xây dựng 1 đài kiểm soát không lưu tại phía Đông nhà ga hành khách hàng không chung. Đài được bố trí xây dựng trên khu đất có kích thước 60x100m. Đài được bố trí các trang thiết bị đồng bộ, chiều cao tối đa của đài là 45m.

Đối với các công trình khu mặt đất, Dự án dự kiến xây dựng nhà ga hành khách phục vụ hàng không chung 1 cao trình, công suất 300 hành khách/giờ cao điểm, có dự trữ mở rộng khi có nhu cầu; xây dựng các công trình phụ trợ hậu cần, kỹ thuật đồng bộ đảm bảo hoạt động của sân bay: Trạm xe kỹ thuật ngoại trường; trạm khẩn nguy, cứu hỏa; hệ thống cấp điện; hệ thống cấp thoát nước, xử lý nước thải; xây dựng hệ thống giao thông nội bộ, giao thông kết nối với hệ thống giao thông của địa phương.

Quay lại 



Tổng diện tích sử dụng đất của sân bay chuyên dùng Đất Đỏ là 214,368 ha.

Với quy mô đầu tư như trên, Dự án có tổng vốn đầu tư ước khoảng 3.305,868 tỷ đồng; thời gian hoạt động của dự án là 70 năm; hình thức lựa chọn nhà đầu tư là đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Đối với phát triển hàng không chung, tại Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã xác định: Hoạt động hàng không chung và hoạt động hàng không dân dụng không thường lệ được khai thác theo hướng tập trung tại các sân bay chuyên dùng và các cảng hàng không có quy mô nhỏ để tìm kiếm, phát triển thị trường hàng không, nâng cao hiệu quả khai thác; hạn chế khai thác hoạt động hàng không chung tại các cảng hàng không có mật độ cất hạ cánh cao.

Sân bay chuyên dùng nếu có đủ nhu cầu vận tải để khai thác các chuyến bay thương mại thường lệ thì có thể xem xét chuyển đổi thành cảng hàng không dân dụng.

Việc chuyển đổi sân bay chuyên dùng thành cảng hàng không dân dụng được thực hiện theo cơ chế địa phương có sân bay chuyên dùng sau khi có sự đồng thuận của Bộ GTVT sẽ báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép chuyển đổi. Thủ tướng Chính phủ sẽ lấy ý kiến các Bộ, ngành liên quan và quyết định việc chuyển đổi.

Do trong quy hoạch có định hướng như vậy nên khi quyết định chuyển đổi sẽ không cần điều chỉnh quy hoạch mạng cảng hàng không hiện hữu. Cảng hàng không chuyển đổi sẽ được cập nhật trong Quy hoạch mạng cảng toàn quốc trong lần điều chỉnh cập nhật gần nhất.

Bà Rịa - Vũng Tàu là một tỉnh thuộc vùng Đông Nam Bộ, nằm trong vùng trọng điểm kinh tế phía Nam. Về lĩnh vực du lịch, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong những trung tâm du lịch hàng đầu của cả nước.

[Quay lại](#) ←



Đặc biệt, khu du lịch phức hợp Hồ Tràm là dự án có quy mô lớn với khối khách sạn cao cấp 5 sao 541 phòng, khu vui chơi giải trí cho người nước ngoài; sân golf 18 lỗ đạt tiêu chuẩn quốc tế với tổng vốn đầu tư với hơn 1,1 tỷ USD hiện đã và sắp giải ngân. Hàng năm thu hút hơn 200.000 khách du lịch trong và ngoài nước đến tham quan, nghỉ dưỡng (tham gia casino, chơi golf, lưu trú,...).

Dự án Hồ Tràm đi vào hoạt động trong thời gian qua đã góp phần giải quyết lao động, tăng thu ngân sách, quảng bá và thu hút du khách, đóng góp vào phát triển Kinh tế - xã hội của địa phương. Giai đoạn đến năm 2030 sẽ hoàn thành và đưa vào hoạt động một số dự án lớn như: The Grand Ho Tram Strip (giai đoạn 2), Tổ hợp khách sạn Hilton, các dự án tổ hợp du lịch tại Mũi Nghinh Phong, Dự án cáp treo Vũng Tàu, Khu du lịch Melia at The Hampton, khu du lịch vườn thú hoang dã Safari, các dự án trên tuyến du lịch ven biển Vũng Tàu - Long Hải - Phước Hải - Xuyên Mộc.

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có 2 sân bay chính là Cảng hàng không Côn Đảo tại huyện Côn Đảo có chức năng là cảng hàng không nội địa, làm nhiệm vụ cầu nối vận chuyển hành khách và hàng hóa giữa đất liền với Côn Đảo.

Trên đất liền có sân bay trực thăng Vũng Tàu có nhiệm vụ chủ yếu khai thác máy bay trực thăng phục vụ bay thăm dò dầu khí, dịch vụ du lịch và thực hiện các nhiệm vụ quân sự. Như vậy, xét về yêu cầu vận chuyển hàng không chung thì hai sân bay này chưa đáp ứng được chức năng nhiệm vụ của một sân bay chuyên dùng.

Theo Công ty TNHH Hồ Tràm, với hiện trạng khai thác và xu thế, nhu cầu phát triển của hàng không chung tại Việt Nam nói chung và khu vực Đông Nam Bộ cũng như tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng, việc xây dựng một sân bay chuyên dùng tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là rất cần thiết.

Nguồn:<https://baodautu.vn/he-lo-thong-tin-moi-ve-du-an-san-bay-dat-do-tri-gia-3305-ty-dong-d204703.html>

[Quay lại](#) ←